

「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法施行規則案」に対し、いただいた主なご意見と国土交通省の考え方

いただいたご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>○「1. 定義関係」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「事業用自動車の交通事故削減目標の設定」を追加すべきと考えます。</li> <li>・ 「利用者のニーズに応じた運賃・料金の研究及び設定」を追加すべきと考えます。</li> <li>・ 「供給過剰に対応した減車の推進」を追加すべきと考えます。</li> <li>・ 「悪質事業者の排除・悪質運転者の登録抹消」を追加すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ご指摘の事項は、事業性を有しないと考えます。          なお、交通事故の削減は、特定事業に定義しております「事業用自動車の運転者等に対する講習等の実施」等を通じて取り組んでいただきたいと考えます。</li> <li>・ 利用者のニーズに応じた運賃・料金の研究については、特定事業に定義しております「輸送需要に関する調査の実施」の一環として取り組んでいただきたいと考えます。          また、運賃・料金の設定については、独占禁止法との関係で、協議会が作成する地域計画に定める特定事業にはなじまないと考えます。</li> <li>・ 法において減車は特定事業と相まってタクシー事業の適正化・活性化を推進するために行われる「事業再構築」として規定されております。</li> <li>・ 特定事業はタクシー事業者の方々に行っていただくものですので、ご指摘の事項のうち行政行為を伴うものについては特定事業としては不適當であると考えます。          また、タクシー事業者の方々等の</li> </ul>

	自主的な取組みとして悪質事業者の排除を行う場合は、特定事業に定義しております「利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供」等を通じて取り組んでいただきたいと思います。
<p>○「2. 特定地域関係」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体の長が要請する際は、各地域のタクシー事業者団体の意見・要望を聴取することとすべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体の長が行う特定地域の指定の要請については、国会での議論を踏まえ、その自主性を尊重したいと思いますが、地方公共団体の長が、要請の前提となる地域の実情を把握するに当たっては、必要に応じて、タクシー事業者団体等の関係者の意見聴取を行っていただきたいと思います。</li> </ul>
<p>○「3. (2) 経営の合理化に資する措置」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実効性を担保するため「事業用自動車の使用の停止」は「国が関与する事業用自動車の使用の停止」にすべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご指摘の「実効性を担保するためには国が関与すべきである」という点については、今後の制度の運用に当たっての参考とさせていただきたいと考えます。</li> </ul>
<p>○「4. ① ニ」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「他人の介助によらずに移動することが困難であり、」を「他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、」にすべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該規定は現行の福祉限定許可の許可基準を参考としており、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められる者を意味しています。</li> </ul>
<p>○「4. ②」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>セダン車両を用いる場合は、一般の利用者を輸送するときと区別がしづらく、混乱を招く恐れがあるので4. ②は削除すべきであると考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該規定は現行の福祉限定許可の許可基準を参考としており、当該運送により福祉分野の需要に応えることは重要であると考えます。</li> </ul>

「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針案」  
 に対し、いただいた主なご意見と国土交通省の考え方

いただいたご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>○「一 2 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転者の接客態度等に対する苦情が絶えず、事業者による運転者の指導監督が不十分であると考えられることから「事業者の運転者に対する指導監督義務問題」を追加すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標」は、昨年12月の交通政策審議会答申を参考としており、ご指摘の事項は「利用者サービスが不十分」の中に含まれるものと考えます。</li> </ul>
<p>○「一 2 ②タクシー運転者の労働条件の悪化」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩合給比率を低減し固定給比率を高めること、累進歩合制を完全に排除すること、乗務員負担を廃止することを明記すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標」は、昨年12月の交通政策審議会答申を参考としており、基本方針に記載する目標としては、タクシー事業の適正化・活性化を推進するために、協議会において様々な内容を議論することができるよう、大まかな方向性として「タクシー運転者の労働条件の悪化」を示すことが適当であると考えます。</li> </ul>
<p>○「二 1 協議会」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議会がなかなか立ち上がらないという事態を回避するため、協議会の招集者を定めるべきであると考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議会については、その自主性を尊重すべきであることから、法においても招集者は決まっておりませんが、原則として、地方運輸局やタクシー事業者団体等が中心となって協議会を立ち上げるものと考えます。        国としては地方運輸局を通じて、各地のタクシー事業者団体等と連携し</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての事業者協議会への参加を強制するとともに協議会の決定を遵守しなければならないこととすべきであると考えます。それが困難であれば、協議会に参加しない者、協議会の決定に従わない者へ行政処分等を厳格に行うなどの対応を措置すべきと考えます（「四 2 タクシー事業者・団体の役割」の部分においても同様の意見あり。）。</li> </ul>	<p>ながら、協議会の立ち上げを促進し、協議会がなかなか立ち上がらないという事態にはならないよう努めて参りたいと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法においても、協議会への参加を強制したり、協議会の決定に合意していない者に対して協議会の決定を遵守することを強制する制度となっております。</li> </ul> <p>タクシー事業の適正化・活性化を推進するためには、より多くのタクシー事業者の方々が、協議会に参加し、地域の取組みへ協力していただくことが重要ですので、協議会に参加しない者等に対しては、まずは、協力を要請する等適切に対応して参りたいと考えます。</p>
<p>○「二 1 【構成員】」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>協議会の主宰者を明記すべきと考えます。また、協議会には、原案に記載している都道府県労働局、労働基準監督署、都道府県公安委員を必須構成員とするとともに、それらに加えて関係警察署や都道府県道路部局、道路管理者等の行政機関も必須構成員とすべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会については、その自主性を尊重すべきであることから、法においても協議会の主宰者は決まっております。</li> </ul> <p>なお、協議会の構成員については、地域の実情に応じて、必要な者を加えていただきたいと思います。</p>
<p>○「二 1 【留意事項】」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>協議会の意思決定については、関係法令を考慮してその範囲、決定方法の基準などを明記する必要があると考えます。</li> </ul> <p>※協議会に参加している事業者の運賃を自動認可運賃の幅内に統一するなどといった決定がされることは独占禁止法違反であり、問題であるため。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会については、その自主性を尊重すべきであることから、協議される内容や意思決定の方法は協議会ごとに定めるべきであると考えております。なお、言うまでもなく独占禁止法を初めとする他法令に違反するような決定を、協議会ですることはないと考えます。</li> </ul>

<p>○「二 2 地域計画について」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域計画の進捗・達成状況の確認方法を明記すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会については、その自主性を尊重すべきであることから、進捗・達成状況については、各協議会にて自主的に確認していただきたいと考えます。</li> </ul>
<p>○「二 2 【基本的な考え方】」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域計画の策定に当たっては、福祉輸送を実現させる観点から、福祉輸送を行うタクシー事業者に特段の配慮が必要である旨を追加すべきと考えます。</li> <li>供給過剰の進行などのタクシー事業を巡る諸問題が発生していない地域における地域計画の基本的な考え方も示すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【基本的な考え方】の二つめの○にあるとおり、地域計画には個別の地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情に的確に対応した取組みを定めることが必要であると考えており、福祉輸送に関する事項につきましても、地域のニーズや地域の実情に応じ、地域計画に的確に位置付けていただきたいと考えます。</li> <li>法において、地域計画は供給過剰の進行などのタクシー事業を巡る諸問題が発生している特定地域で作成されるものとされております。</li> </ul>
<p>○「二 2 【記載事項に関する留意事項】 ①タクシー事業の適正化・活性化に関する基本的な方針」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方運輸局長が提示する「地域において適正と考えられる車両数」に対して強制力を付与すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地域において適正と考えられる車両数」の提示は、当該地域のタクシー事業の現状・問題点を地域の関係者で共有していただくためのものですので、強制力を付与すべきものとは考えておりません。</li> </ul>
<p>○「二 2 【記載事項に関する留意事項】 ②地域計画の目標」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「地域公共交通の活性化」を追加すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地域計画の目標」は、昨年12月の交通政策審議会答申を参考としておりますが、あくまで例示ですので、地域の実情に応じて自由に設定していた</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>「事業経営の活性化、効率化」には配車センターの構築が必要不可欠であるが、小規模事業者には不可能であると考えます。</li> </ul>	<p>だいて構いません。</p> <p>なお、「地域計画の目標」に記載した1)～7)の目標を地域の実情に応じて達成していただくことが、地域公共交通の活性化につながると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「地域計画の目標」は、昨年12月の交通政策審議会答申を参考としておりますが、あくまで例示ですので、地域の実情に応じて自由に設定していただいて構いません。</li> <li>なお、「事業経営の活性化、効率化」には、事業の協業化や企業合併、事業の譲渡譲受なども含まれると考えており、必ずしも配車センターが必要不可欠とは考えておりません。</li> </ul>
<p>○「三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>二つめの○の中、①～④のあとに利用者サービスの向上を図るために「事業者間でのサービス競争の制度化」を追加すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①～④は法の特定事業の定義の規定を参考にしたものであり、利用者サービスの向上に関する事項は③に含まれるものと考えます。</li> </ul>
<p>○「四 1 事業再構築」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>減車に当たっては、アルバイト運転者の排除や乗務員数に見合った適正な台数に是正するなど、地方運輸局が積極的に指導する旨を追加すべきと考えます。</li> <li>供給過剰の進行などのタクシー事業を巡る諸問題が発生していない地域における事業再構築の考え方も示すべきと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>減車について定められた特定事業計画を認定するに当たっては、ご指摘も参考にしつつ、適切に指導を行って参りたいと考えます。</li> <li>法において、事業再構築は供給過剰の進行などのタクシー事業を巡る諸問題が発生している特定地域で実施されるものとされております。</li> </ul>
<p>○「四 2 タクシー事業者・団体の役割」</p>	

<p>について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「タクシー事業者は、タクシー事業の適正化・活性化はタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、」の「を自覚し」を「から」にするべきと考えます。</li> <li>※タクシー事業者が主体となるのは当然のことであるが、事業者のみでは解決できない部分を、地域の関係者が協力して解決していくことになったものと考えているため。</li> <li>タクシー事業者団体が、円滑にその役割を果たすためには、協議会に参加する際、各事業者から委任を受けている必要があると考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定地域においては、地域の関係者が協力して、当該地域のタクシー事業の適正化・活性化を推進していただくこととなりますが、全てのタクシー事業者の方々に、タクシー事業の適正化・活性化はタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであるという認識を持っていただいて、取り組んでいただきたいと思いますと考えます。</li> <li>原則として、協議会の構成員となっているタクシー事業者の方々は、自らが所属する団体に協議会の議決を委任するものとし、当該委任を受けたタクシー事業者団体がタクシー事業者の方々に代わって協議会に参加していただきたいと思いますと考えます。</li> </ul>
<p>○「四 3 国の役割」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方運輸局長が提示することとなっている「特定地域において適正と考えられる車両数」は、地域の実情を勘案した算出方法により算出すべきと考えます。</li> <li>福祉タクシーの減少がおきないように保護施策等を協議会へ提示すべきと考えます。</li> <li>協議会から得られた情報も活用し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適正と考えられる車両数については、地域の実情を勘案して算出すべきであると考えますので、参議院の附帯決議を尊重しつつ、地方運輸局長が、地域の実情を勘案した算出方法により算出したいと考えます。</li> <li>協議会については、その自主性を尊重すべきであることから、協議の方向性はあらかじめ決めるべきではないと考えますが、福祉タクシーの減少は国としても望むところではありませんので、ご指摘を参考にして適切に対応して参りたいと考えます。</li> <li>基本方針案にあるとおり、効率的</li> </ul>

て、監査や労働関係部局と連携した監督の強化も行うべきと考えます。また、監査体制を強化し、社会保険未加入事業者や改善基準告示違反を行っている事業者、名義貸し行為を行っている事業者に対して重点的に監査を行い、厳正に行政処分を行うべきと考えます（「一 2 ③違法・不適切な事業運営の横行」についても同様の意見あり。）。

かつ効果的に監査を実施するなど事後チェックは強化して参る所存であり、ご指摘も参考にして対応して参りたいと考えます。